

Obywatele bez ziemi

9 października 2014

Coraz częściej słyhać utyskiwania na obojętność wobec problemów publicznych, lekceważenie dobra wspólnego, „wycofywanie” się obywateli do domowego zacisza i brak zainteresowania wszystkim, co wykracza poza czubek własnego nosa. Narzekają politycy, naukowcy, intelektualisci. Żaden z nich nie zada sobie jednak podstawowego w tej sytuacji pytania: jak ma trwać i rozwijać się społeczeństwo obywatelskie, skoro coraz mniej jest miejsc, gdzie mogłoby się to dokonać?

U progu XXI wieku obywatele są pozbawiani przestrzeni, w której mógłby się kształtować etos wspólnoty. Zamiast forum i agor mamy coraz dalej idącą komercjalizację i dehumanizację przestrzeni publicznej. Tereny zielone ustępują miejsca autostradom, place i skwery parkingom, a dotychczasowe nieużytki wypełnia zabudowa centrów handlowo-rozrywkowych. Coraz mniej miejsca pozostawia się obywatelom – nie kierowcom, producentom, konsumentom, turystom, handlarzom, lecz obywatelom, którzy potrzebują miejsca, by się organizować, spierać i podejmować wysiłki na rzecz swojej polis. Malejąca frekwencja wyborcza, konieczność sztucznego podtrzymywania tzw. trzeciego sektora, brak oddolnych inicjatyw społecznych, prywata i obojętność – wszystko to jest pochodną m.in. zaniku przestrzeni publicznej miast, w których coraz trudniej działać twórczo, kreatywnie i pro publico bono. Miasta są barwniejsze, bardziej hałaśliwe, większe – i coraz bardziej martwe.

Można wertować statystyki i prowadzić badania ogółu społeczeństwa, czasem jednak warto spojrzeć na problem z drugiej strony. W mieście, w którym niegdyś mieszkałem istniało stare, stuletnie robotnicze osiedle, słynące z przestępczości i innych patologii. Gdy zaczęła się „nowoczesność”, postanowiono położyć temu kres. Część domów wyburzono, na ich miejscu stawiając mieszkania dla

nowobogackich i lokale usługowe. Owszem, zmalała skala patologii, ale jednocześnie wyparowało... życie. Znikły bawiące się na ulicach dzieci, grupki plotkujących kobiet w oknach, starcy na ławeczkach, ruch i rwetes do późnego wieczora. Resztki starych budynków otoczone nowymi obiektami tworzą martwą strefę – z rzadka przemknie przechodzień, szybko przejeżdżają samochody, już popołudniem trudno dostrzec oznaki życia. Nie ma „meneli” – nie ma też nikogo innego. I dokładnie to samo by się stało, gdyby w brutalny sposób potraktowano inną wspólnotę ukształtowaną mozolnie na przestrzeni lat w określonym pejzażu architektonicznym.

Problem jest szerszy – stale maleje ilość przestrzeni, w której mogłyby się odbywać ludzkie interakcje wykraczające poza schemat petent-urzędnik i klient-sprzedawca. Dzisiaj projektanci miast na ostatnim miejscu stawiają jakość życia mieszkańców, przedkładając ponad nią stworzenie biznesowi optymalnych warunków działania. Parki, zieleńce, bulwary, place, zabytkowa substancja? Zapomnijcie o tym – trzeba wytyczyć szeroką drogę dojazdową dla klientów hipermarketu, zlokalizować biurowce i hurtownie, stworzyć parkingi na tysiące miejsc, ustawić ogromne plansze reklamowe. Bo wzrost gospodarczy, bo nowe miejsca pracy, bo inwestycje. Ale jak będziemy żyli w takim otoczeniu? – o to nikt nie pyta. Już wiele lat temu Aleksander Wallis w „Socjologii i kształtowaniu przestrzeni” pisał: „Potrzeby mieszkańców dotyczące własnego urbanistycznego otoczenia, identyfikacji z małą dzielnicą, przywiązania do lokalnych wartości artystycznych i symbolicznych nie dają się ująć w liczby ani przeliczyć na złotówki. Wskutek tego, choć sprawa ta dotyczy zwartości społecznych struktur miasta (...) traktowana jest jak poetycki dodatek do spraw bardziej istotnych. Tymczasem patologia wielkiego miasta, zarówno ta, którą ujmują statystyki sądowe, i ta, którą odnajdujemy w statystykach chorób psychicznych, i ta, która przejawia się w traktowaniu wszystkiego poza własnym mieszkaniem jako własności obcej, ma źródło w braku silniejszych społeczno-przestrzennych struktur większych niż

rodzina i mniejszych niż społeczność całego miasta". Władysław Misiak w książce „Jakość życia w osiedlach miejskich” dodaje: „Badania wykazują, że toksyczność środowiska miejskiego, hałas, brak kontaktów z otwartymi przestrzeniami prowadzi nie tylko do zmian chorobowych, organicznych, lecz również psychicznych, co w sumie wytwarza negatywne cechy osobowościowe mieszkańców miast”. Jak zwykle zamiast eliminować przyczyny, będziemy biadolić i leczyć skutki – lewica uzali się nad „blokiersami” bez perspektyw, prawica zażąda surowszych kar i podwyżek policyjnych pensji.

Zapaść miejskiego życia dokonuje się na naszych oczach, w wydziałach architektury i podczas przetargów inwestycyjnych. Im większe i bardziej podporządkowane potrzebom biznesu będą nasze miasta, tym gorzej będzie się w nich żyło w przyszłości. Dlatego właśnie tak istotne jest zaangażowanie się w proces kształtowania przestrzeni miejskiej już teraz. Później będziemy tylko bezsilnie zaciskać pięści – jako mieszkańcy i obywatele.

Jest kilka głównych problemów trapiących miasta. Pierwszy to problem transportu. Jeśli możemy mówić o raku trawiącym zdrowe komórki, to rakiem tym jest bez wątpienia samochód i motoryzacja indywidualna. Samochód niszczy jakość życia zatruwając powietrze i hałasując. Niszczy także miejsca publiczne, gdzie mogą zachodzić relacje międzyludzkie, gdzie można uprawiać politykę rozumianą jako troska o dobro wspólne. Pochłania wciąż nowe i nowe tereny pod jezdnie i parkingi – albo anektuje istniejące obiekty (chodniki, place, skwery, parki), albo rozrasta się samo miasto, by sprostać oczekiwaniom dotyczącym jazdy i postoju. Jeśli wybrano wariant pierwszy, to mniej jest miejsca dla ludzi. Jeśli drugi, to w rosnącej przestrzeni metropolii maleją szanse zaistnienia spójności społecznej, niezbędnej do powstania ducha obywatelskiego; cierpią także tereny podmiejskie – niegdyś azyl w świecie betonu i asfaltu. Richard Register w artykule, „Co to jest miasto ekologiczne” pisze: „Samochód

jest bez wątpienia najpoważniejszym czynnikiem powodującym społeczną dezintegrację”.

Ten sam autor wskazuje, że samochód jest najgorszym narzędziem miejskiej komunikacji. Lepsza jest komunikacja zbiorowa (pociągi, tramwaje, autobusy), rowery i poruszanie się pieszo. Ale jedno nie da się pogodzić z drugim, bo samochód zabiera przestrzeń innym rodzajom komunikacji, ogranicza ich prędkość (gdy autobusy stoją w korkach) lub utrudnia funkcjonowanie – trudno jeździć rowerem lub chodzić piechotą wśród mnóstwa pojazdów i w chmurze spalin, a gdy miasto się rozrasta, to piesza wyprawa staje się niemożliwa. Jako przykład rozsądnego podejścia do miejskiej przestrzeni podaje holenderskie woonerf, czyli ulice tak zaprojektowane, by mimo motoryzacji mogło się toczyć normalne życie. Są tam ławki, wysepki zieleni, pojedyncze drzewa, miejsca zabaw dla dzieci, co wymusza znaczne ograniczenia prędkości i w ogóle zniechęca do jazdy samochodem. A dzieje się to w kraju o wiele bardziej rozwiniętym i bogatszym niż nasz! W Polsce samochód jest natomiast królem miast – najpierw budują nową drogę, a po kilku-kilkunastach latach myślą o przejściu dla pieszych czy sygnalizacji świetlnej; zimą drogę odśnieża opłacany z podatków pojazd, a na chodnikach, wśród zwałów śniegu (także tego z ulic) piesi mozolnie wydeptują wąskie ścieżki...

Samochody „wykańczają” także alternatywy w postaci porządnej, szybkiej, wygodnej i często kursującej komunikacji zbiorowej. Barbara Ward w książce „Dom człowieka” pisze: „Powstaje tu błędne koło. Kiedy liczba podróżujących się zmniejsza, koszty państwowej komunikacji rosną, obsługa się pogarsza, opłaty za przejazd idą w górę, co z kolei powoduje dalsze zmniejszenie się liczby pasażerów”. Liczba użytkowników samochodów zatem rośnie – to alternatywa wobec kiepskiej komunikacji zbiorowej. W efekcie, jak informuje ta sama autorka, w Los Angeles ok. 70% miasta zajmują drogi, parkingi, obwodnice, w Dallas, Nowym Jorku i Waszyngtonie jest to około połowa powierzchni.

Nieodłączną towarzyszką samochodu jest druga patologia –

suburbanizacja, zwana też „rozpełzaniem się” miast. To proces lokowania na przedmieściach nowych inwestycji, które przyciągają nowe osiedla, wzmagają ruch samochodowy itp. Przyczyną suburbanizacji jest spadająca jakość życia w centrum miast, spowodowana rosnącym ruchem samochodowym (hałas, spaliny, brak miejsca do spacerów i życia publicznego) – ludzie w poszukiwaniu lepszych warunków przenoszą się na przedmieścia, przenosząc też ze sobą... patologie trawiące dotychczas centralne dzielnice miast, czyli ruch samochodowy i jego konsekwencje. Tam, gdzie na przedmieściach nie powstaną osiedla, wyrastają hipermarkety, do których z centrów miast lub innych dzielnic dojeżdżają samochodami klienci. Przedmieścia są coraz bardziej zabudowywane, coraz więcej w nich samochodów – w efekcie znów znika dobra jakość życia, więc mieszkańcy wyprowadzają się jeszcze dalej. I tak w kółko – miasta rosną kosztem przyrody i spójności społecznej, gdyż ciągle przeprowadzki i zmiany charakteru dzielnic nie sprzyjają zakorzenieniu.

W efekcie w centrach miast tworzy się „ziemia niczyja” – mieszkańcy wyprowadzają się na przedmieścia, małe sklepy i lokale usługowe tracą klientelę na rzecz centrów handlowych i upadają. W Bielsku-Białej lokalna prasa zauważyła ostatnio, że po inwazji hipermarketów wyludnia się centrum miasta – kiedyś gwarne, pełne lokali usługowych i sklepów, dzisiaj coraz bardziej puste, straszące opuszczonymi pomieszczeniami. Sklepy padają, ludzie tracą pracę, mieszkańcy centrum (na ogół emeryci) nie mają gdzie dokonywać zakupów, nikt nie robi remontów. Te same gazety zaledwie rok-dwa lata temu pisały o rozwoju miasta dzięki hipermarketom, nowych miejscach pracy etc.

Trzecim czynnikiem chorobotwórczym jest komercjalizacja przestrzeni miejskiej, czy to w centrum, czy na przedmieściach. Rację bytu ma tylko to, co przynosi zysk. Władze miejskie niechętnie patrzą na tereny „darmowe”, do których trzeba dokładać – tak jakby finansowali je z własnej

kieszeni, a nie z podatków ludzi korzystających z tych miejsc. Dlatego wciąż większe połacie miast padają łupem komercji: placówki handlowo-usługowe wdzierają się w każde wolne miejsce, czy to wielkie domy handlowe stawiane na pustych placach, czy kioski i blaszane budy.

W wielu miastach wprowadzono zakaz spożywania alkoholu w miejscach publicznych, ale knajpiane ogródki anektują latem na swoje potrzeby znaczne obszary ulic, pasaży, alei i placów – wiadomo, knajpy płacą podatki. Jeśli pijesz piwo na opodatkowanym terenie, to w porządku, gdybyś to samo robił w parku, nie awanturując się i nie przeszkadzając nikomu, popełniłbyś wykroczenie – ot, polska logika.

Czwarty problem to niemal zupełne lekceważenie historycznej przestrzeni miast, starych budynków, elementów infrastruktury, układu architektonicznego. Na skutek tego miasta tracą charakter i klimat kulturowy, a ich mieszkańcy poczucie identyfikacji z przestrzenią. Ledwo ludzie zdążą się do czegoś przyzwyczaić, oswoić z jakimś widokiem, już nadchodzą zmiany: tu coś zburzymy, tu dobudujemy, tam przesłonimy, gdzie indziej pomalujemy na jaskrawy kolor – w efekcie miasto znajduje się w ciągłym ruchu. Pod nowe budowle poświęca się stare obiekty, niszcząc w ten sposób ład przestrzenny i harmonię otoczenia. Zamiast remontować – burzy się i buduje na tym miejscu nowe, bo „tak jest taniej i szybciej”.

Tymczasem elementarna znajomość ludzkiej psychologii podpowiada, że zmiany nie mogą być zbyt częste i gwałtowane, gdyż niszczą poczucie mentalnej bliskości, zrozumienia, zamazują zakodowany obraz. Jak czułby się architekt czy planista, który lekką ręką przekształca całe połacie miast, gdyby codziennie zmieniać mu wystrój mieszkania, żonę, dzieci, przyjaciół, rytm dnia i rodzaj wykonywanych czynności? Innym następstwem destrukcji historycznej przestrzeni jest zanik genius loci, destrukcja toposu, znaków orientacyjnych i symbolicznych w przestrzeni miejskiej, stanowiących element lokalnej tożsamości. I nie musi to wcale być zabytek na miarę

Kościół Mariackiego – każde miasto ma (lub miało...) takie obiekty, które stanowią o jego specyfice. O to, choćby stary dworzec, ciąg kamienic, pomnik z „minionej epoki”, kasztanową aleję, fabryczny komin o stuletnim rodowodzie, widoczny z każdego miejsca w okolicy. Destrukcja takich form, choćby uzasadniona ekonomicznie, stanowi trudną do zagojenia ranę w zbiorowej świadomości. Jak trafnie pisał Edward T. Hall w swym „Ukrytym wymiarze” – książce poświęconej jakości życia zbiorowego i jego patologiom, „(...) powinniśmy zachowywać i konserwować dawne budynki nadające się jeszcze do użytku i otaczające je zabudowania, chroniąc je przed »bombą« urbanistycznej odnowy. Nie wszystko co nowe musi być dobre, i nie wszystko co stare musi być złe. Jest wiele miejsc w naszych miastach – czasem kilka domów, czasem całe dzielnice – które warto zachować. Dają nam one poczucie związku z przeszłością i wzbogacają pejzaż miejski”.

Piąty aspekt degradacji miast to postępująca „gettoizacja”, segregacja mieszkańców, fragmentacja społeczna. Dokonuje się ona w oparciu o kryterium majątkowe – zamożni wybierają sąsiedztwo podobnych sobie, ubodzy są spychani do slumsów. Tak oto tworzą się dwie zwarte społeczności: luksusowa i „normalna” oraz biedna i „patologiczna” – obie coraz bardziej odizolowane przestrzennie, a także kulturowo. Pociąga to za sobą kilka niekorzystnych następstw, m.in. podział miasta na skrajnie przeciwstawne enklawy o odmiennym poziomie życia i wzorcach kulturowych, co przekłada się na brak identyfikacji z całą przestrzenią miejską i ogranicza tożsamość do najbliższego otoczenia – kilku ulic, dzielnic. Reszta miasta staje się obca. Dawniej przemieszane porządki biedy i bogactwa oddziaływały na siebie nawzajem – przykład klasy średniej i jej stylu życia hamował rozwój wielu patologii wśród warstw uboższych, zaś obcowanie z kłopotami codziennej egzystencji tych, którym się gorzej powiodło, budziło u lepiej sytuowanych odruchy solidarności i chęć pomocy. Dzisiaj rozpiętość dochodów znajduje odzwierciedlenie także w usytuowaniu przestrzennym mieszkań i miejsc rozrywki obu warstw. Niegdyś

bogaty fabrykant nierzadko wznosił swą willę na robotniczym osiedlu, podkreślając wspólnotowy charakter paternalistycznego kapitalizmu, dzisiaj lokuje ją wśród podobnych sobie wybrańców losu, na szczelnie odgrodzonym od „motłochu” terytorium, co unaocznia pogardę, jaką w turbokapitalizmie żywi się wobec osób z dolnych pięter drabiny społecznej. Symbolicznemu oddaleniu towarzyszy przepaść materialna – uboższe dzielnice niszczą pozbawione nakładów na infrastrukturę, obiektów użyteczności publicznej itp., brakuje im silnego lobby na rzecz dbałości o dobro wspólne. Nakłady i inwestycje koncentrują się w „lepszach” dzielnicach – te „gorsze” są brane pod uwagę najwyżej wtedy, gdy trzeba gdzieś ulokować wysypisko śmieci, szkodliwy dla otoczenia zakład, zlokalizować trasę wylotową z miasta...

Szóstym elementem składającym się na proces zapaści przestrzeni miejskich jest połączenie urzędniczej arogancji z monopolizacją procesu decyzyjnego dotyczącego rozwoju miast, co przejawia się w pozbawieniu mieszkańców wpływu na to, w jakich warunkach przyjdzie im żyć. Coś takiego jak demokracja lokalna niemal w Polsce nie istnieje – nie chodzi tu o organizowane raz na kilka lat wyborcze spędy, lecz o realny wpływ na życie własne i macierzystej zbiorowości. Urzędnicy robią swoje, mając obywateli za nic, a gdy czasem łaskawie zechcą się z nimi spotkać, to jest to szczyt poświęcenia. Poszedłem kiedyś na spotkanie mieszkańców z radą jednej z dzielnic Bielska-Białej, na które zaproszono głównego architekta miasta. Urzędnik ten ze znudzoną miną tłumaczył aroganckim tonem, że supermarket musi być, droga dojazdowa do niego także i na nic się zdadzą protesty – miasto potrzebuje wpływów do budżetu, a jak nie zezwoli na lokalizację tej placówki, to powstanie ona tuż za granicą administracyjną, na terenie sąsiedniej gminy i kasa przepadnie. I tak właśnie wyglądał „dialog” władzy z obywatelami.

Wpływ na kształt naszych miast ma tylko jedna grupa – lobby inwestorów, planistów i architektów. Na głos mieszkańców

niemal nie ma tu miejsca. Rozwój – jeśli można to tak w ogóle nazwać – miast dokonuje się nieodmiennie w jednym kierunku: rozrostu dróg, parkingów, wielkich placówek handlowo-usługowych. Na margines spychane są inne potrzeby: komunikacja zbiorowa, tereny zielone (te, jeśli już powstają, na ogół są tak „sztuczne”, że niemal świecą pustkami), tzw. mała architektura nadająca przestrzeni niepowtarzalny charakter, miejsca publiczne, niekomercyjne obiekty rozrywkowo-kulturalne. Jakub Wujek w pracy „Mity i utopie architektury XX wieku” przestrzegał, że „Nie istnieje, mimo olbrzymiego bagażu mitów, jeden system budowlany, jedna technologia rozwiązująca wszystkie skomplikowane problemy budownictwa (...) Fundamentalną zasadą winno być używanie rozwiązań alternatywnych”. Monopol w dziedzinie miejskiego rozwoju okaże się, jak każdy monopol, tragiczny w skutkach – miasta będą coraz mniej bliskie mieszkańcom, coraz słabsze więzi międzyludzkie, społeczność miejska zdeintegrowana, apatyczna i niezdolna do aktywnego kreowania własnego życia. Coraz mniej w miastach będzie żyjących (a nie wegetujących) i identyfikujących się z nim mieszkańców, coraz mniej będzie także obywateli, którzy gotowi są odpowiedzialnie i samodzielnie kształtować własne życie, bez oglądania się na państwowych biurokratów i rynkowych usługodawców.

Odzyskanie przestrzeni miejskiej dla jej mieszkańców to odzyskanie kontroli nad własnym życiem, pierwszy (i jak to on zwykle – najtrudniejszy) krok ku powstaniu społeczeństwa obywatelskiego. Nie tego, które tworzy „trzeci sektor” i żebrze o dotacje u Fundacji Batorego, lecz takiego, którego członkowie sami decydują o całokształcie swego życia, kreują normy i wzorce oraz ustalają hierarchie potrzeb i oczekiwań – ale też sami ponoszą konsekwencje swoich wyborów.

Miasta powinny być dla ludzi, dla mieszkańców – to główna zasada. To oni sami powinni określać, jakiego rodzaju inwestycje chcą mieć na swoim terenie, czy wolą kolejny parking, czy zachowanie ostatniego parku, czy wielki sklep

zagranicznej firmy, czy małe sklepy prowadzone przez sąsiadów, znajomych, krewnych, itd. Jeśli popełnią błąd, to powinni mieć okazję do jego naprawy, np. decydując o likwidacji ruchliwej arterii i zastąpieniu komunikacji samochodowej szybką i nowoczesną linią tramwajową. Przede wszystkim jednak należy zdecentralizować podejmowanie decyzji dotyczących przekształceń miejskiej tkanki. Heine Paetzold w artykule „Architektura i urbanistyka. Zarys krytycznej filozofii miasta” pisze o Holandii, że „Odnowy miasta Amsterdam w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych zaczynały się od zwalczania przygotowanych przez miejskich biurokratów planów opartych na całkowitym »wyrębie«”.

Podobnie było w innych krajach Zachodu, gdzie tamę arogancji urzędników postawiły dopiero konsekwentne protesty mieszkańców – np. w Londynie, gdzie całe dzielnice stawiały opór planom lokalizacji na ich terenie obwodnic czy tras przelotowych, żądając w zamian lepszego skomunikowania autobusami z centrum miasta. W Anglii i USA rozwinął się też znaczący ruch „Reclaim the Streets!” (Odzyskać ulice), mający na celu zwrócenie uwagi na problem anektowania przez samochody coraz większych połaci miast. Jego uczestnicy blokowali ruchliwe arterie, organizując tam przyjęcia, potańcówki, symboliczne rozkuwanie asfaltu i sadzenie drzew, palenie wraków samochodów itp. W ten sposób udało im się zwrócić uwagę na narastający problem zaniku przestrzeni publicznej w miastach, spychanie na margines ich mieszkańców, zwłaszcza pieszych, rowerzystów, dzieci, ludzi starszych, inwalidów, itp. którzy tak samo jak użytkownicy samochodów płacą podatki do miejskiej kasy, otrzymując w zamian znacznie gorsze traktowanie przez władze municypalne.

Gdzie nie ma miejsca dla ludzi, nie ma go też dla obywateli. Dawniej miasta wypełniały się gwarem, pełne były miejsc publicznych, w których obywatele mogli dyskutować o trapiących ich problemach. Gdzie mają dyskutować dzisiaj? Zamknięci w blaszanych pudłach samochodów, w tłumie nawiedzającym hipermarkety, na chodnikach tonących w chmurze spalin, w

lokalach, gdzie ceny oraz hałas z głośników są skuteczną barierą odstraszającą, w rachitycznych resztkach parków i terenów zielonych zwłaszcza zimą?

Autor: Remigiusz Okraska

Źródło: [Nowy Obywatel](#)